

Hongkong vor neuen Herausforderungen

Werner Breitung, Rita Schneider-Sliwa

Eine „Global City“ im Wandel

Am 1. Juli 1997 wird die Souveränität über die ehemalige Kronkolonie Hongkong, einschließlich Kowloons und der *New Territories*, an die VR China übertragen. Dies geht zurück auf die *joint declaration* vom 19.12.1984 zwischen Großbritannien und China, die die Übergabe des Gebiets nach Ablauf des 99jährigen Pachtvertrags von 1898 regelt. Bei weitgehender Autonomie soll Hongkong jedoch

mindestens noch 50 Jahre von den eigenen Bürgern regiert und verwaltet werden, eine eigene Währung und ein eigenes Rechtssystem besitzen; lediglich äußere und Verteidigungsangelegenheiten sollen von Peking aus bestimmt werden. Aus Anlaß dieses Ereignisses werden hier einige Ideen aufgegriffen, mit denen Hongkong der Zukunft begegnen will.

Hongkong ist eine *global city*, die sich zur gleichen Zeit vor mehrere Herausforderungen gestellt sieht. So muß die Stadt wirtschaftliche Stabilität und internationale Konkurrenzfähigkeit forcieren; dies unter den neuen politischen Rahmenbedingungen, die der Stadt nur begrenzte Handlungsspielräume einräumen und dem bis dahin stabilen Standort eine gewisse Unsicherheit verleihen. Ferner muß sich die Stadt gleichermaßen stark auf eine Integration mit *Mainland China* ausrichten. Für Hongkong ergibt sich damit die doppelte Problematik, langfristig den Standort nach einer veränderten geopolitischen Lage so attraktiv zu gestalten, daß die Stadt auch in der Zukunft das Zentrum der wirtschaftlichen Entwicklung in Asien bleibt. Kurz- und mittelfristig muß jedoch eine Vielzahl von einzelnen Strategien umgesetzt werden, welche die Stadtregion stärker in das gesamte Staatsgebiet integrieren.

Hongkong im internationalen und nationalen Städtewettbewerb

Als viertgrößtes Finanzzentrum der Welt und zweitgrößtes Asiens steht Hongkong in einem internationalen Wettbewerb der Standorte. Im Luft- und Seeverkehr, ferner als Finanzmetropole und Sitz internationaler Kontroll- und Entscheidungsfunktionen ist der Hauptkonkurrent Singapur. Die wegen der veränderten politischen Lage zeitweise beobachtete Abwanderung von Wirtschaftsunternehmen zielte zumeist auf den Stadtstaat an der Südspitze der Malakka-Halbinsel. Auch dieser gründete seinen wirtschaftlichen Erfolg auf einen bedeuten-

den Hafen sowie eine effiziente Verwaltungs- und Wirtschaftsordnung und konnte sich über eine kurze Phase der Industrialisierung zu einer Dienstleistungsmetropole mit einem Bruttosozialprodukt entwickeln, das dem des ehemaligen Mutterlandes Großbritannien nicht mehr nachsteht. Trotz seiner geringen Einwohnerzahl (2,8 Mio.) gilt Singapur wegen seiner Konzentration wichtiger Kontroll- und Entscheidungsfunktionen als bedeutende *global city*. Ob Hongkong gegenüber Singapur an Bedeutung verliert, gewinnt oder seinen Status hält, hängt davon ab, in welchem Maße das Vertrauen in den Standort Hongkong unter dem Souveränitätswechsel leidet und wie sich die Wirtschaftsräume Südasiens und China relativ zueinander entwickeln. Von einem Bedeutungsgewinn der ASEAN-Region würde vor allem Singapur, von einem stärkeren Wachstum in *Greater China* vor allem Hongkong profitieren, wobei man letzteres in Hongkong durch visionäre Stadt- und Regionalplanungen zu beeinflussen und steuern sucht.

Dies ist nicht unproblematisch, denn neben Singapur muß Hongkong mit stärkerem Wirtschaftswachstum Chinas auch verstärkt die Konkurrenz aus China selbst beachten. Dabei ist die Verflechtung zu *Mainland China* ebenso Überlebensgarant für Hongkong wie auch stärkste Konkurrenz und damit standortgefährdend.

Hongkong im Vergleich zu Shanghai

Innerhalb des Wirtschaftsraumes China gibt es drei bedeutende Standorte des Außenhandels und damit auch der Außenkon-

takte überhaupt. Diese sind die Ballungsräume Peking/Tianjin, das Jangtse-Delta mit Shanghai und die Perlfußregion. Ersterer verdankt seine Bedeutung der Hauptstadtfunktion Pekings, die beiden anderen u. a. der günstigen Lage zu den weltweiten Handelsströmen. Für Shanghai wird dies ergänzt durch seine zentrale Lage und die ideale Anbindung eines Großteils des Landes über den Jangtsekiang, für die Perlfußregion durch die liberalere Wirtschaftsordnung in Hongkong sowie in Shenzhen und Zhuhai (vgl. Abb. 1). Zwischen den beiden Regionen wird das Rennen um die Funktion als „Tor zu China“ entschieden. Während der Ära *Deng Xiaoping* wurde vor allem der Süden mit den Sonderwirtschaftszonen (SWZ) und der Vereinbarung über Hongkong gefördert. Gegenwärtig jedoch konzentriert sich die staatliche Subventionierung stärker auf die Region Shanghai. Mit der teilweisen Abkehr von der Strategie der SWZ und gleichzeitigen massiven Investitionen in die Region Pudong bei Shanghai sowie der Ablösung Shenzhens als „Vorzeigestadt“ durch die als friedlicher und ausgewogener geltende Stadt Zhangjiagang in Jiangsu haben die neuen Machthaber um Präsident *Jiang Zemin* und den für Wirtschaftsfragen zuständigen *Zhu Rongji* (beides ehemalige Bürgermeister von Shanghai) deutlich gemacht, daß man von staatlicher Seite nun dem politisch vermeintlich „sichereren“ Shanghai den Vorzug gibt. Die zukünftige Entwicklung wird also z. T. von Machtfragen abhängen, aber auch davon, wie schnell Shanghai den Entwicklungsvorsprung Hongkongs aufholen kann. Dabei leidet Shanghai gegenwärtig noch unter dem bedeutenden Imagenachteil, eine „so-



Abb. 1: Die Stadtregion Hongkong mit New Towns und wichtigen Infrastrukturplanungen

Quelle: Reproduziert mit Erlaubnis des Director of Lands, Hong Kong Government, Lizenz Nr. 21/97; Bearbeitung: W. Breitung; Kartographie: I. Baumann



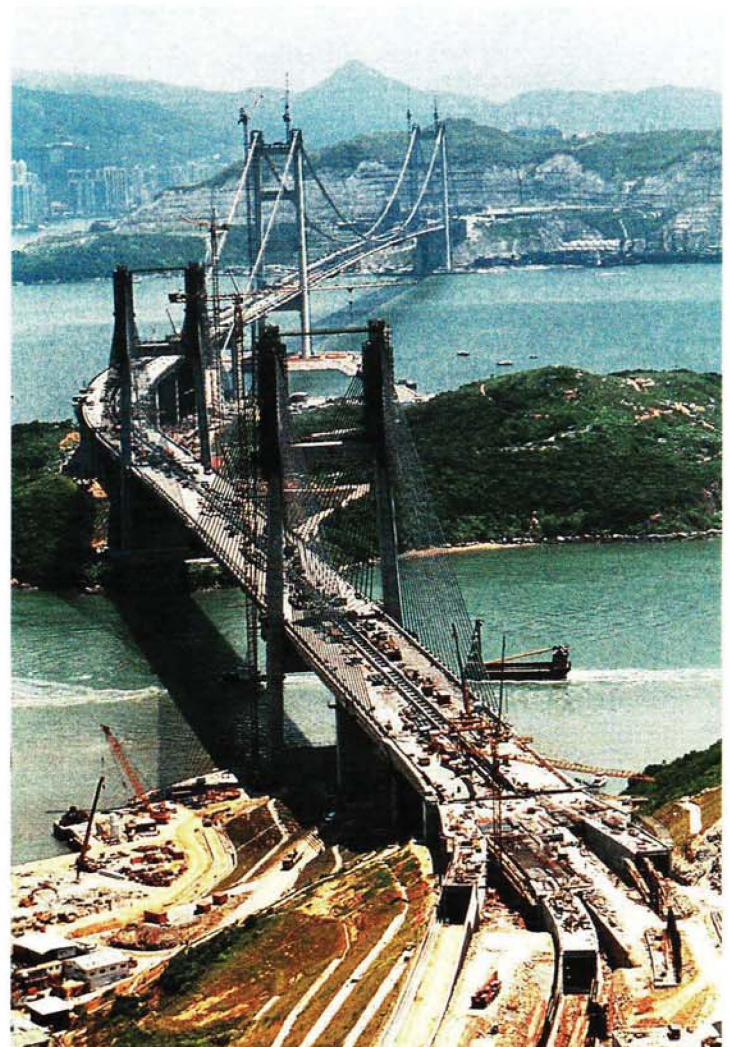
Fotos 1-3: New Airport Projects Coordination Office, 1995; Government of Hong Kong

zialistische Stadt“ zu sein (Liu 1996). Erst langfristig und im Rahmen des eingeleiteten Systemwechsels in China wird sich die günstigere räumliche Lage zugunsten Shanghais auswirken. Bis dahin dürfte die Wirtschaftskraft Chinas insgesamt derart zugenommen haben, daß alleine die Versorgung Südchinas als wirtschaftliche Grundlage für ein Wachstum Hongkongs hinreichen würde.

Konkurrenten in der Region

Auch innerhalb der Perlflußregion steht Hongkong in Konkurrenz zu anderen Standorten (vgl. Abb. 2). Unmittelbar nördlich von Hongkong liegt Shenzhen, eine SWZ mit über 2 Mio. Einw. Wesentlich niedrigere Löhne, ein niedrigerer Steuersatz sowie eine für chinesische Verhältnisse moderne Infrastruktur und eine nahezu kapitalistische Wirtschaftsordnung ziehen dort schon jetzt zahlreiche Arbeitsplätze des sekundären Sektors aus Hongkong ab. 150 km nördlich von Hongkong gelegen ist Guangzhou (Kanton), eines der traditionell bedeutendsten Handelszentren Chinas mit wesentlich besseren Verkehrsanschlüssen ins Hinterland, einem noch niedrigeren Lohnniveau, räumlich besseren Expansionsmöglichkeiten sowie einer sehr bedeutenden Messe. Nur eine Schnellbootstunde von Hongkong, jenseits der Perlflußmündung, liegt die portugiesische Kolonie Macao, die erst 1999 an China übergeben wird und im Hinblick auf die 2 1/2-jährige Übergangsperiode stark in Infrastruktur (internationaler Flughafen seit Ende 1995) sowie Büroflächen investiert. Nördlich von Macao schließt sich die SWZ Zhuhai an, die inzwischen um einiges größer als Macao selbst ist und für die ähnliche Bedingungen wie für Shenzhen gelten. Außerdem baut China zur Zeit gezielt kleinere Häfen der Region aus, die damit in Konkurrenz zum Hongkonger Hafen treten.

*Foto 1:
Baustelle
des neuen
Großflughafens
Chek Lap Kok,
1996*



*Foto 2:
Die Tsing-Ma
Hängebrücke
zwischen dem
Flughafenstandort
und dem Festland*

Ökonomische Integration und Funktionsverluste Hongkongs

Die Konkurrenz chinesischer Standorte im Bereich industrieller Fertigung wird auch durch Hongkonger Firmen gefördert. Aufgrund von Produktionsverlagerung nach China, v.a. in die Provinz Guangdong, ist

die Zahl der Industriearbeitsplätze in Hongkong von ihrem früheren Maximum von 900 000 auf 500 000 zurückgegangen. In Südchina wiederum wurden durch Investitionen aus Hongkong ca. 3 Mio. industrielle Arbeitsplätze geschaffen. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen und zunehmend auch Büroarbeitsplätze einbeziehen. Auch in den Bereichen Einzelhandel und Immobilien spielten Investitionen aus der Kronkolonie für den Süden Chinas eine wichtige Rolle. Guangdong konnte auf diese Weise eine Vorreiterrolle in der chinesischen Wirtschaft einnehmen, und Hongkong selbst erlebte eine entscheidende Veränderung seiner Wirtschaftsstruktur vom sekundären hin zum tertiären Sektor. Insgesamt jedoch bedeutete die „Deindustrialisierung Hongkongs“ bei starkem Wachstum des tertiären Sektors erhöhten Wohlstand und eine immer stärkere Verflechtung Hongkongs mit seiner chinesischen Nachbarprovinz schon vor der Übergabe. Bei allen innewohnenden

destabilisierenden Tendenzen im Fertigungsbereich gab es also gesamtwirtschaftlich gesehen Stabilisierung auf einem höheren (Einkommens-)Niveau.

Im Gegensatz zu den beginnenden 80er Jahren, als Hongkong bereits größter ausländischer Investor in China war, ist nun umgekehrt eine dominierende Rolle Chinas

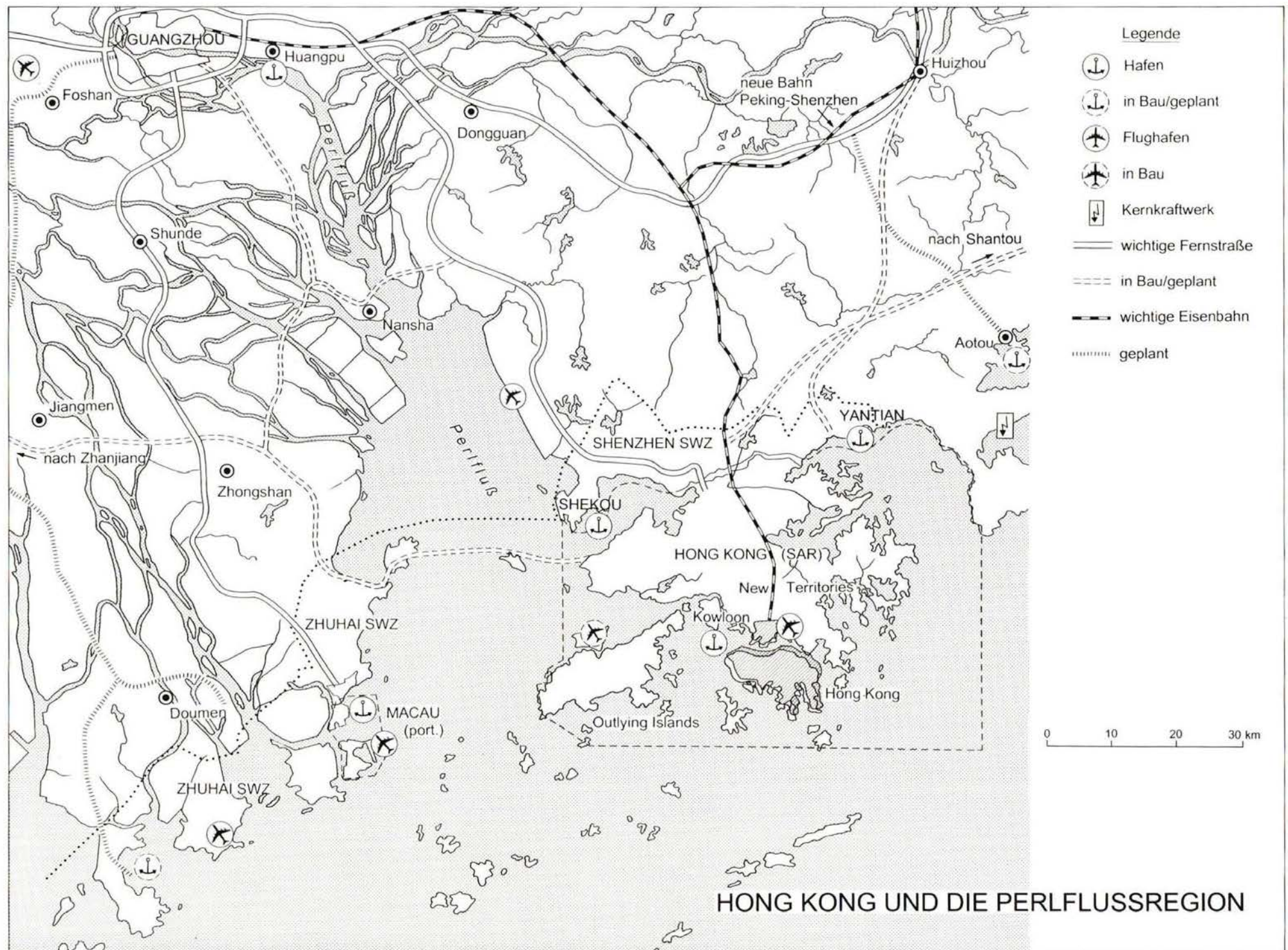


Abb. 2: Hongkong und die Perlflußregion

Quelle: Reproduziert mit Erlaubnis des Director of Lands, Hong Kong Government, Lizenz Nr. 21/97; Bearbeitung: W. Breitung; Kartographie: L. Baumann

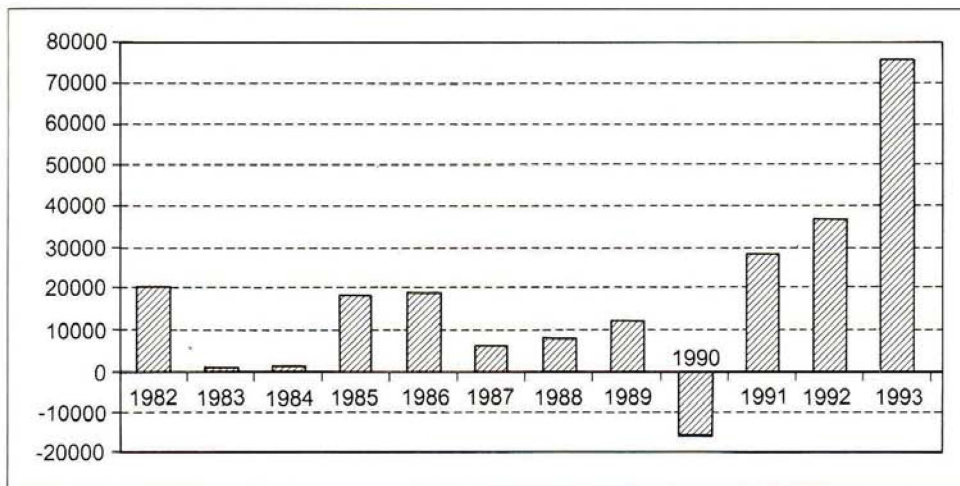


Abb. 3: Differenz zwischen Zuzügen und Fortzügen 1982-1993

Quelle: Skeldon 1994; Graphik: W. Breitung

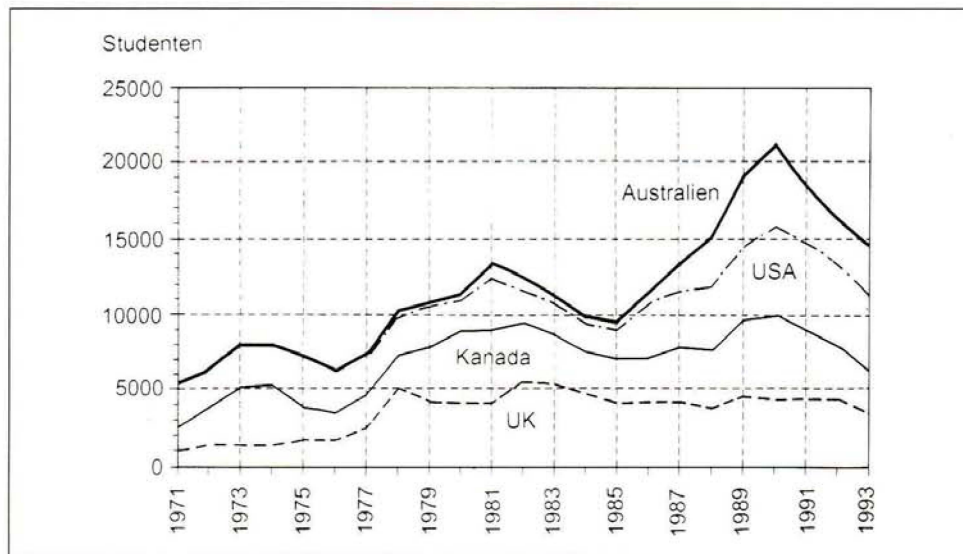


Abb. 4: Hongkonger Studenten an Hochschulen der vier wichtigsten ausländischen Studienländer

Quelle: Skeldon 1994; Graphik: W. Breitung

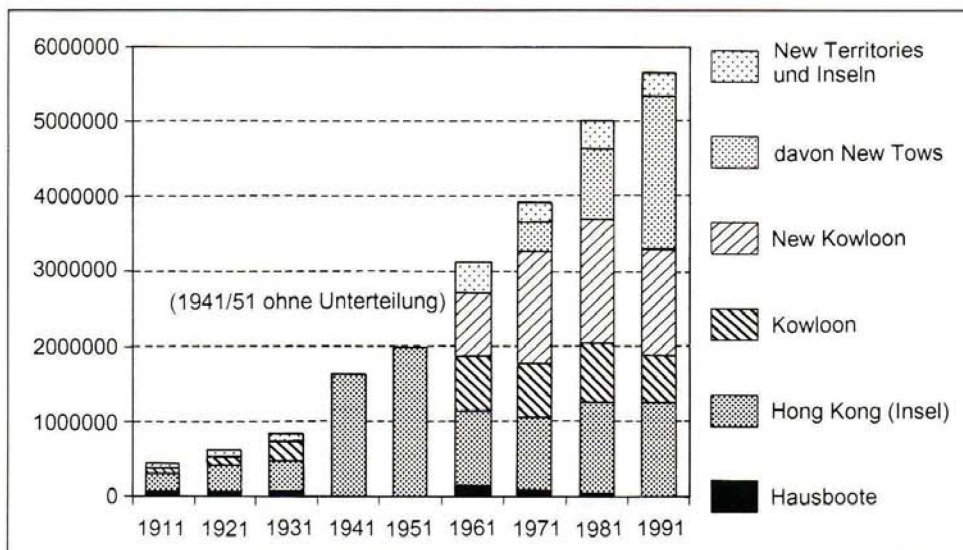


Abb. 5: Die Bevölkerungsverteilung von Hongkong

Quellen: Chiu, T.N., C.L. So et al. 1986; Census and Statistics Department 1995

in der Wirtschaft Hongkongs festzustellen (Taubmann 1996b). Die VR China hat Japan und die USA als wichtigste Investoren auf dem Territorium abgelöst, dies nicht nur in Wirtschaftszweigen, die unmittelbar mit

dem Chinahandel zusammenhängen, sondern vor allem im Banken- und Immobilienwesen, Verkehrs- und Infrastrukturbereich. Der tatsächliche Umfang ihrer Präsenz in der Wirtschaft Hongkongs läßt sich nur

schwer schätzen, da es sich vielfach um verdeckte Beteiligungen handelt. Der Anteil chinesischer Firmen am Bruttosozialprodukt Hongkongs wird bei etwa 15 % eingeschätzt, der tatsächliche Wert liegt wahrscheinlich wesentlich höher. Die Zahl chinesischer Firmen ist von 200 (1983) auf 15 000 (1993) angestiegen, ihr Investitionsvolumen hat sich seit 1985 verzehnfacht und ist, konservativ geschätzt, bei 30 Mrd. US\$ (davon ca. 60 % von Staatsbetrieben) zu veranschlagen (Huang 1994). Schon im Vorfeld der Übergabe Hongkongs konnte die Volksrepublik auch über die Wirtschaftsverbände großen politischen Einfluß ausüben.

Die sukzessive Integration auf wirtschaftlichem Sektor schlägt sich selbst bei westlichen Firmen in der Personalpolitik der *localization* nieder, wenn zunehmend ausländische Führungskräfte durch chinesische ersetzt werden, die durch sprachliche und soziale Kompetenz in Verhandlungen mit chinesischen Firmen erfolgreicher sind. Nur noch sehr wenige in Hongkong ansässige Unternehmen werden z.B. von Nicht-Chinesen geleitet.

Politische Integration und Bevölkerungsbewegungen

Außenwanderung

Die Wanderungsbilanz des Territoriums zeigte als „Stimmungsbarometer“ in den meisten Jahren seit der Übergabvereinbarung (*joint declaration*) positive Salden, jedoch auch starke, wenngleich kurzfristige Schwankungen im Falle von Vertrauenskrisen. Die erste solche Krise zeichnete sich 1983/84 im Vorfeld der *joint declaration* ab, als der Wanderungssaldo von 20 400 (1982) auf 700 (1983) und 1 200 (1984) absank, 1985 allerdings wieder auf 18 300 anstieg (vgl. Abb. 3). Die zweite wurde durch die Ereignisse auf dem Tiananmen-Platz ausgelöst und führte sogar kurzfristig zu einem negativen Wanderungssaldo. In den letzten Jahren wurden sehr hohe Migrationsüberschüsse verzeichnet, die auch auf steigende Immigrantenzahlen aus Westeuropa, größtenteils aber auf Einwanderungen aus der VR China, zurückzuführen sind. Seit Oktober 1980 wurde die Einwanderung aus der VR China streng kontrolliert und auf den (inoffiziellen) Wert von 75 pro Tag begrenzt. Diese Zahl wurde Anfang der 90er Jahre deutlich überschritten und 1994 auf 105 neu festgelegt, weil mit steigendem Bildungs- und Wohlstand in Hongkong ein Defizit an ungelernten Arbeitern aufgetreten war. Nach dem Souveränitätswechsel soll die Grenze zur Sonderverwaltungszone Hongkong geschlossen bleiben, eine Erhöhung der Einwandererquote ist jedoch rechtlich möglich. Das Grundgesetz (*Basic Law*) der *Special Administrative Region* (SAR) Hongkong von 1990 erlaubt eine Option, die nicht unkontrovers ist. Danach sollen nur gut ausgebildete Kräfte aus der VR

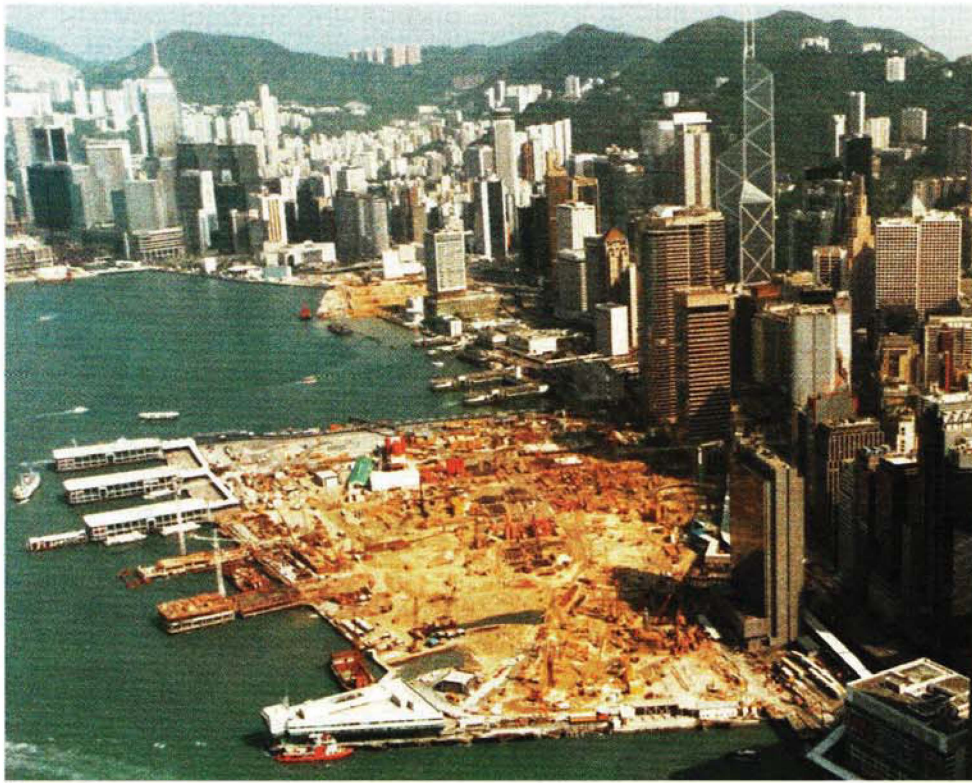


Foto 3: Landgewinnung für eine CBD-Erweiterung und einen Bahnhof, erster Bauabschnitt mit Fähranlegern



Abb. 6: Aufruf zum Widerstand gegen die Landgewinnungsplanung

Quelle: Society for Protection of the Harbour, Hong Kong 1997

China nach Hongkong einreisen, um mit ihrer Hilfe den Übergang 1997 problemloser gestalten zu können.

Der verstärkten Zuwanderung aus China steht eine Abwanderung von ausländischen und Hongkong-chinesischen Bür-

gern gegenüber. Deren „Emigration“ hat sich jedoch häufig nur als eine temporäre erwiesen, bei der die Intention lediglich die Absicherung durch Kontakte, wirtschaftliche Aktivitäten und vor allem Erwerb ausländischer Staatsbürgerschaften ist. Ob-

wohl entsprechende Zahlen nicht statistisch erfaßt werden, ist bekannt, daß es viele Remigranten mit kanadischem, australischem oder US-amerikanischem Paß in Hongkong gibt. Oft kehrt zunächst nur der Haushaltsvorstand zurück und lebt von der im Ausland lebenden Familie getrennt, um sich später bei eventuell veränderter ökonomischer und politischer Lage für einen der beiden Standorte entscheiden zu können. Eine weitere Form der bewußten zeitweisen Migration, um sich für die Zukunft Optionen offen zu halten, ist ein Auslandsstudium (vgl. Abb. 4). Die Zahl Hongkonger Studenten in den vier aufgeführten Ländern ist seit den frühen 80er Jahren deutlich angestiegen. Ein Höchstwert ist nach den Ereignissen vom Tianamenplatz um 1990 zu erkennen.

Binnenwanderung

Die Migration innerhalb des Territoriums ist seit den 70er Jahren von einer starken Bevölkerungsdezentralisierung nach der Gründung von acht *New Towns* in den *New Territories* geprägt. Letztere wurden bis dahin überwiegend landwirtschaftlich genutzt und dienten der Versorgung von Hongkong und Kowloon. Ziel des *New Town*-Programms war eine Entlastung bestehender Wohngebiete, die Beseitigung von *Squatter*-Siedlungen und die Reduzierung des Spannungspotentials, das in den Unruhen von 1967 offenbar wurde. Durch die relativ geringe Gesamtgröße Hongkongs (1084 km², im Vergleich dazu Berlin 889 km²) entstanden zwar eher Trabantenstädte als eigentliche *New Towns*, aber mit ihren 2,6 Mio. Einw. haben sie entscheidend dazu beigetragen, daß die *New Territories* heute verstärkt als Bestandteil des Stadtgebiets empfunden werden (vgl. Abb. 5). Bei einem weiteren Ausbau der *New Towns* bis auf eine geplante Gesamtbevölkerung von 3,5 Mio. im Jahr 2011 ist zunächst mit einem Andauern dieser Dezentralisierungstendenz zu rechnen – eine Entwicklung, die eine stärkere Abhängigkeit von China im Versorgungsbereich (Frischwasser, Lebensmittel) voraussetzt und mit engeren Kontakten in die schnell wachsende SWZ Shenzhen jenseits der Grenze einhergeht. Insofern kann der Prozeß nicht losgelöst von der zunehmenden Integration Hongkongs in sein chinesisches Umland gesehen werden.

Gunstfaktoren und Potentiale für die zukünftige Entwicklung

Eine Reihe von Faktoren erweist sich als ausgesprochen günstig für die weitere wirtschaftliche Entwicklung und Standortqualifizierung der Stadtregion innerhalb eines globalisierten Markts. Diese sind z.B. die gewaltigen Flächenreserven auf Hongkong Island, bestehende gute Infrastrukturverbindungen zum chinesischen Millionenmarkt, die Möglichkeit einer 50jährigen

Planung, innerhalb derer Lebensstil und Wirtschaftsordnung Hongkongs in seiner gegenwärtigen Form bewahrt werden sollen. Dies gewährleistet zumindest die Kontinuität früherer Planungen und kann darauf noch aufbauen. In diesem Zusammenhang sind die neuen Wirtschaftsförderungsgesellschaften, *public-private partnerships*, *joint ventures* zwischen Festland-chinesischen und Hongkonger Firmen und Behörden, zu nennen.

Ein weiterer Vorteil ist Hongkongs Konzentration höchstqualifizierter Arbeitskräfte. Darauf aufbauend kann eine regionale Technologie- und Innovationspolitik betrieben werden, die den Standort immer vielfältiger, heterogener, feiner und hochqualifizierter aufgliedern läßt. Als weiterer Gunstfaktor kann ferner die Tendenz gewertet werden, die sich bereits seit mehreren Jahren im Grenzbereich abzeichnet. Hier ist der Zuzug von Bevölkerung und Gewerbe zu beobachten, manifest in sichtbarem Funktionswandel und Flächennutzungsänderungen, was darauf hindeutet, daß Standortvorteile neu definiert und empfunden werden, daß Bewohner und Investoren Vertrauen in die Nachwendzeit haben.

Standortqualifizierung für eine ungewisse Zukunft – Stadtentwicklungs- und Planungspolitik

Die Stadtentwicklungspolitik ist deutlich auf Integration ausgerichtet, wie die Wohnflächenplanung und Wohnraumversorgung exemplarisch zeigen. Derzeitige Planungen sehen vor, die positive Bevölkerungsentwicklung im Grenzraumbereich durch den weiteren Ausbau der *New Towns*

zu unterstützen. Dies entlastet einerseits den engeren Bereich Hongkongs und schafft dort auf bestehenden Wohnflächen Platz für neue und andersartige Nutzungen. Andererseits bedeutet die Bevölkerungsdezentralisierung und gesteuerte Migration innerhalb des Territoriums die stärkere Hinwendung auf das Festland und ist eine der gezielten planerischen Integrationsbemühungen des Gebiets, das bis dahin überwiegend landwirtschaftlich genutzt wurde.

Investitionen in die Infrastruktur

Bei der Einigung über die Zukunft Hongkongs wurde festgelegt, daß der „Staatschatz“ der Kronkolonie, der auf knapp 300 Mrd. US\$ geschätzt wird, nicht an Großbritannien übergeht, sondern in der Sonderverwaltungszone verbleibt. In dem Zusammenhang muß sowohl der auffällige Anstieg investiver Ausgaben durch die Kolonialregierung als auch der Widerstand der Volksrepublik China gesehen werden. Zu den wichtigsten und umfassendsten Strategien zur weiteren Standortqualifizierung gehört das ambitionöse Infrastrukturprogramm, das über mehrere Jahre Großprojekte durchführen wird, die im folgenden vorgestellt werden (vgl. Abb. 2).

Beispiel: Neuer Flughafen

Allein das *Airport Core Programme*, das den Bau eines neuen Großflughafens und zahlreiche damit in Verbindung stehende Investitionen in Verkehrswege und Landgewinnungsmaßnahmen umfaßt (vgl. Fotos 1 und 2), soll 158,2 Mrd. HK\$ (ca. 30 Mrd. DM) umfassen, von denen etwa 70 % (112,8 Mrd. HK\$) aus öffentlichen Mitteln der Kronkolonie, der Rest von privaten Investoren u. a.

aus Japan (8 %), Hongkong (7 %), Großbritannien (5 %), China (2 %) stammen. Zum Größenordnungsvergleich: Die Umzugskosten der deutschen Bundesregierung nach Berlin wurden 1994 auf 19 Mrd. DM, davon 6 Mrd. DM Baukosten, festgelegt. Bei Investitionen dieser Ausmaße vor Übergabe der Kronkolonie wird verständlich, daß die VR China Mitspracherechte einforderte. Inzwischen sind über alle wesentlichen Vorhaben Abkommen getroffen worden, so daß die Fertigstellung nach 1997 gesichert scheint.

Zu den Projekten des *Airport Core Programme* zählen im einzelnen:

- Der Neubau eines Großflughafens auf der eingeebneten Insel Chek Lap Kok und zusätzlich aufgeschüttetem Land. Bei Eröffnung im Frühjahr 1998 soll eine Start- und Landebahn zur Verfügung stehen, die im 24-Stunden-Betrieb bei fast 40 Flugbewegungen pro Stunde eine Kapazität von 35 Mio. Passagieren und 3 Mio. t Luftfracht pro Jahr ermöglicht. Schon im Herbst ist eine Erweiterung um eine zweite Start- und Landebahn vorgesehen. Der jetzige Flughafenstandort Kai Tak in Innenstadtnähe soll gleichzeitig mit der Eröffnung von Chek Lap Kok aufgegeben werden.
- Der Bau einer *New Town* in Flughafen-nähe v. a. für Beschäftigte des Flughafens und zugehöriger Einrichtungen, wie der neuen *Cathay Pacific*-Hauptverwaltung. Zum Zeitpunkt der Flughafeneröffnung ist eine Einwohnerzahl von 20 000 vorgesehen, die bis 2011 auf das Zehnfache gesteigert werden soll.
- Die Bereitstellung der Nahverkehrsanbindung für Flughafen und *New Town* durch Flughafen-Schnellbahn, Vorortbahn, Schnellstraße und Verbindungsbrücke (vgl. Abb. 7 und Foto 2). Alle drei haben nahezu die gleiche Linienführung entlang der

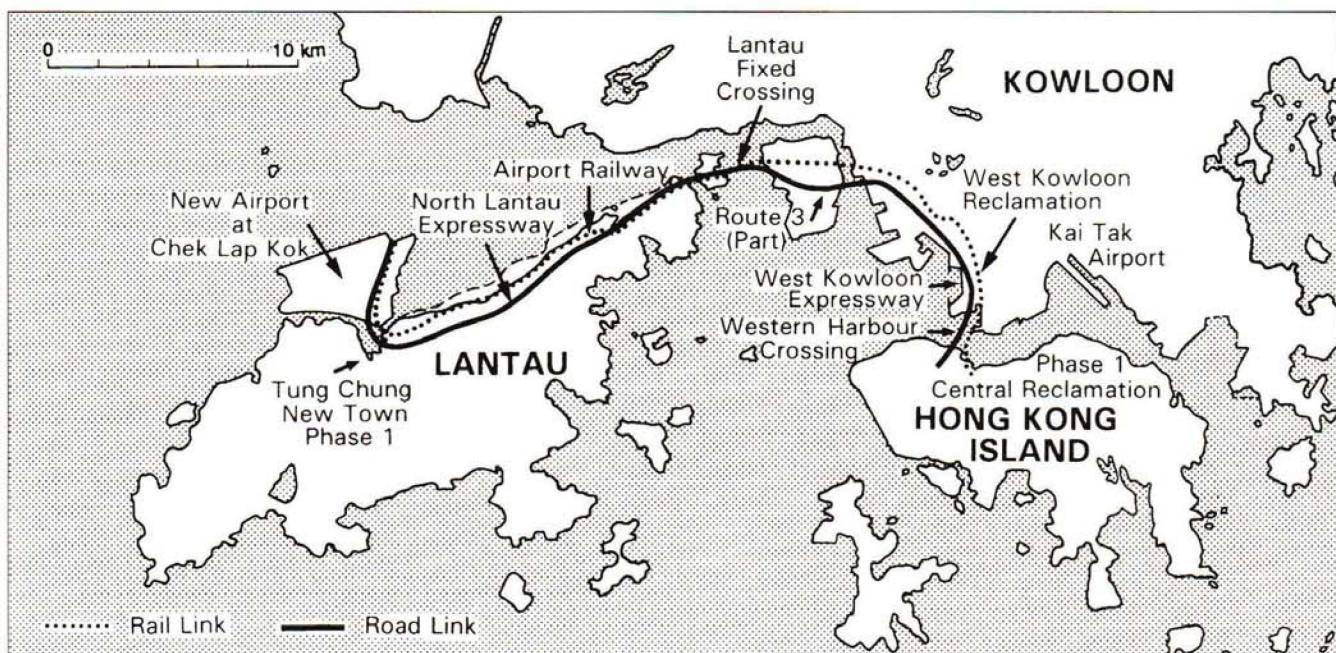


Abb. 7: Integrierte Infrastrukturplanung für Hongkongs neuen Flughafen Chek Lap Kok

Quelle: Airport Authority Hong Kong 1996; Bearbeitung: L. Baumann

Nordküste von Lantau über eine Kette von drei Brücken und großflächig neugewonnenes Land (ca. 3,4 km² für Mischnutzung-Wohnungen für 91 000 Einw. plus Verkehrseinrichtungen) vor der Westküste Kowloons in getrennte Tunnel zur Insel Hongkong. Die Bahnanbindung soll einige Monate nach Flughafeneröffnung fertiggestellt sein.

- Die Tsing-Ma-Brücke (vgl. Foto 2) ist die weltweit längste Hängebrücke für Straßen- und Bahnverkehr. Sie hat sechs Straßen- und zwei Bahngleise. Für die in Hongkong häufigen Taifun-Tage sind die Bahngleise und zwei Autospuren speziell sturmgeschützt.

- Die in Bau befindlichen Tunnel entlasten die östlich gelegenen Verbindungen zwischen Hongkong und Kowloon für Straße und Untergrundbahn durch je eine westlich gelegene. Gleichzeitig wird im CBD auf der Insel Hongkong ein neuer Bahnhofskomplex in Verbindung mit neuen Fähranlegern und Bürohäusern in erstklassiger Lage errichtet. Auch hierfür wird Landgewinnung betrieben, obwohl die Landgewinnungsplanung umstritten ist (vgl. Foto 3 und Abb. 6).

- Wie in Kowloon-West wird auch in diesem Bahnhof eine Schalterhalle eingerichtet, in der man bereits bei Abfahrt zum Flughafen sein Gepäck einchecken kann, das dann in versiegelten Gepäckwagen zum Flughafen fährt – ein Service, der weltweit ohne Vorbild ist.

Landgewinnungsprojekte

Entsprechend einer bis 1887 zurückzuführenden Tradition in Hongkong (allein seit dem Zweiten Weltkrieg sind 36 km² Land dem Meer abgerungen worden), aber in neuen Größenordnungen, soll Neuland durch Aufschüttung vor der Küste gewonnen werden. Alleine die in Bau befindlichen oder in den nächsten Jahren zum Baubeginn vorgesehenen Projekte umfassen über 10 km², Flughafen und Hafen, die beiden größten Einzelprojekte, nicht eingerechnet (Hongkong Government 1995). Ein solches Landgewinnungsprojekt ist die Ergänzung und Umnutzung des heutigen Flughafenbereichs im Nordosten Kowloons, die unmittelbar nach 1997 in Angriff genommen werden sollen. Insgesamt sollen 5,8 km² für neue Nutzungen zur Verfügung stehen (208 ha Freifläche, 146 ha Wohnen, 84 ha öffentliche Einrichtungen, 70 ha Verkehr). Wichtiger noch: Im CBD Hongkongs soll die Küstenlinie weiter vorgeschoben werden, um Platz für neue Bürohochhäuser und Verkehrswege zu bekommen (bis zum Jahr 2003 ca. 2,1 km²). Speziell über dieses Vorhaben setzte eine Diskussion ein, nach der man aus ökologischen Gründen auf einen weiteren Ausbau verzichten sollte. Finanziell sind derartige Projekte allerdings sehr lukrativ, da die Gewinne aus Landverkäufen die Investitionssumme um ein Mehrfaches übersteigen.

Hafenausbau

Ebenfalls mit Landgewinnung verbunden ist die Erweiterung des Hafens. Hongkong hat neben Singapur den weltweit größten Container-Umschlag und einen der bedeutendsten Häfen überhaupt, dessen Umschlag mit dem Wirtschaftswachstum in China ständig steigt (über 60 % des Hafenumschlags ist unmittelbar für China bestimmt). Die Zahl der Schiffsbewegungen ist von 1981 bis 1991 um 125 % gestiegen, die Zahl der abgefertigten Container sogar um 304 %. Eine Erweiterung und insbesondere neue Container-Terminals sind daher notwendig geworden. Schon in den vergangenen Jahren wurden Hafenanlagen aus innenstadtnahen Bereichen westwärts, nach Kwai Chung, verlagert. Ein neunter und letzter Terminal ist dort zur Zeit in Bau. Für die Zukunft sind neue Terminals an künstlichen Inseln im Nordosten von Lantau geplant, deren Gesamtkapazität doppelt so hoch liegen soll, wie die gegenwärtige von Kwai Chung. Die neuen Terminals werden auf Schiffe von *Post-Panamax*-Dimension (über den Maximalabmessungen für eine Panama-Kanal-Passage) und mit über 14 m Tiefgang ausgerichtet sein. Wegen der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtung mit der Provinz Guangdong wird bei Tuen Mun zusätzlich erstmalig ein reiner Binnenhafen am Perlfluß gebaut. Wie sämtliche bestehenden Hafenanlagen, werden auch die neuen Terminals von privaten Konsortien gebaut und betrieben. Von öffentlicher Seite werden nur die Rahmenplanung übernommen und Konzessionen vergeben: Hongkong ist der einzige größere Hafen weltweit, der nicht von einer Hafenbehörde verwaltet wird, was auch unter chinesischer Oberhoheit nicht geändert werden soll.

Städtische Versorgung

Auch die meisten Versorgungseinrichtungen wie z.B. Kraftwerke sind in Privatbesitz. Beim Ausbau neuer Einrichtungen für die Versorgung mit Frischwasser, Erdgas und Elektrizität kooperiert man immer stärker mit dem chinesischen Umland. Zur Zeit wird v.a. in ein neues Kraftwerk bei Tuen Mun investiert, das als erstes mit Erdgas aus einer neuen 780 km langen unternehmerischen Pipeline aus der Nähe von Hainan (Südchina) befeuert werden soll. Während Hongkong seit der Verbindung der Stromnetze im April 1979 Elektrizität nach China exportierte, wird nun auch direkt Strom aus dem benachbarten Kernkraftwerk Daya Bay bezogen, das 1994 mit finanzieller Beteiligung aus Hongkong fertiggestellt wurde. Des weiteren wird gemeinsam mit China ein Pumpspeicherkraftwerk in der benachbarten Provinz Guangdong betrieben, das Energiereserven aus Hongkong und Daya Bay nutzt. Bei der Entsorgung, einem lange vernachlässigten Bereich, wurde in den Jahren vor der Übergabe Hongkongs an China verstärkt in Kanalisa-

tion (ca. 2,4 Mrd. DM) und Müllentsorgung (ca. 2,1 Mrd. DM) investiert.

Verkehrswegebau

Der Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur erfolgt zum großen Teil im Rahmen des *Airport Core-Programme*. Darüber hinaus sind zahlreiche Erweiterungen des Nahverkehrsnetzes geplant. Wesentliche Neuplanungen betreffen vor allem die Anbindung der nordwestlichen *New Territories* und des westlichen Shenzhen. Für den Straßenverkehr wird bereits eine Verbindung von der neuen Tsing-Ma-Brücke nach Norden gebaut, um die *New Town* Yuen Long und den vor allem für den Güterverkehr eingerichteten Grenzübergang Lok Ma Chau besser anzubinden. Für den Bahnverkehr ist ebenfalls eine neue westliche Verbindung nach Shenzhen geplant, die vor allem den mit 37 Mio. Passagieren (1994) schon jetzt sehr stark frequentierten Grenzübergang an der Bahnstation Lo Wu entlasten, aber auch die Verkehrssituation in Yuen Long und Tuen Mun verbessern soll. Sie soll 1997–2001 von Kowloon-West über Tsuen Wan durch einen Tunnel nach Kam Tin und Yuen Long bzw. Lok Ma Chau gebaut werden und voraussichtlich umgerechnet 5,6 Mrd. DM kosten; die genauen Pläne wurden allerdings 1996 auf Protest von chinesischer Seite zurückgezogen und werden gegenwärtig überarbeitet. Züge der kürzlich eröffneten Schnellverkehrsstrecke Peking–Shenzhen werden nach deren Verlängerung über eine dieser beiden Verbindungen bis Kowloon durchfahren. Im Straßenfernverkehr ist die Autobahn Hongkong–Guangzhou fertiggestellt und eine Küstenautobahn Shantou–Hainan im Bau. In deren Verlauf war von der Provinz Guangdong sogar eine feste Straßenverbindung über die Perlflußmündung von den westlichen *New Territories* nach Zhuhai und Macao geplant, allerdings sind die Bauarbeiten zu diesem ambitionierten Projekt wegen mangelnder Unterstützung der Zentralregierung und Hongkongs zunächst eingestellt worden (Gilley 1996).

Räumliche Veränderungen

Wie schon so oft in seiner Geschichte nimmt Hongkong auch seine Rückgabe an China nicht in erster Linie als Bedrohung, sondern als Herausforderung wahr, der man sich durch massive Infrastrukturinvestitionen zur Vertrauensbildung und Profilierung des Standorts im internationalen Wettbewerb stellt. Als zweite Strategie wurde eine schon vor dem Souveränitätswechsel in bemerkenswertem Maße fortgeschrittene verkehrs- und bevölkerungsmäßige, ökonomische und politische Integration aufgezeigt. In der Perlflußregion nehmen Grundbesitz und Wirtschaftsaktivitäten auf der jeweils anderen Seite stark zu. Es entwickelte sich eine Arbeitsteilung von Hongkong als Handels- und Finanzzentrum, ergänzt durch Shenzhen und Guangzhou als Industriestandorte, was natürlich die Frage

der regionalen Kooperation aufwirft. Das chinesisch-britische Koordinationskomitee für grenzübergreifende Infrastrukturmaßnahmen und die Perflußdelta-Koordinationsgruppe für wirtschaftliche Öffnung (beide seit 1994) sind dafür noch zu wenig einflußreiche Gremien; sie treten auch zu selten zusammen. Vorschläge, wie der von Prof. *Zheng Tian Xiang* (Hong Kong und Macao Forschungszentrum der Zhongshan Universität Guangzhou), eine regionale Planungsinstanz mit weiterreichenden Befugnissen zu schaffen, sind bisher an politischen Vorbehalten in Hongkong und China gescheitert.

Trotzdem hat die Integration schon jetzt beiderseits der Grenze räumliche Auswirkungen. An neu entstehenden Verkehrslinien, Grenzübergängen und Flughäfen konzentrieren sich Industrie- und Wohngebiete, die den Eindruck des physischen Zusammenwachsens und der politischen und ökonomischen Integration von Guangzhou, Shenzhen und Hongkong verstärken. Bei verbesserter Verkehrsverbindung würden auch Zhuhai und Macao einbezogen. Auf dem Territorium Hongkongs zeichnet sich eine weitere Schwerpunktverlagerung in Richtung der *New Territories* ab. Insbesondere in deren Nordwesten werden bei verbesserter Verkehrsanbindung Entwicklungspotentiale erschlossen. So ist denkbar, daß entlang der neuen Bahnlinie in Pat Heung, Kam Tin oder San Tin neue *New Towns* entstehen und daß Yuen Long und Tuen Mun weiter zusammenwachsen. Genauso wird die Anbindung des neuen Flughafens zu einer verstärkten Bebauung Lantau führen. Es ist nicht zu erwarten, daß die neuen Machthaber in stärkerem Maße als die jetzigen darauf Rücksicht nehmen werden, daß verbleibende traditionelle Dorfgemeinschaften bei Kam Tin und Tai O und das wichtigste Naturschutzgebiet Hongkongs bei Mai Po dadurch vernichtet würden.

Transformation des ökonomischen Raumes von Hongkong – ein Ausblick

Der unabwendbare Transformationsprozeß auf politischer Ebene, mit dem Hongkong konfrontiert war, und die reale Möglichkeit eines damit verbundenen wirtschaftlichen Bedeutungsverlustes, wurde auf planerischer Ebene als Anstoß genommen, eines der ambitioniertesten Stadtentwicklungsprogramme weltweit zu konzipieren und umzusetzen, das auf Zuwachs, und zwar nicht nur chinesischer Unternehmen aus der VR China, ausgerichtet ist. Um das Image und die Attraktivität der Stadt für internationale Investoren gewährleisten zu können, setzt man dabei auf den gezielten Ausbau der Infrastruktur. Infrastrukturpolitik als „wertneutrale“ Maßnahme in einer politischen Umbruchsphase, die mit einem gewissen Unsicherheitsfaktor belegt wird,

dient dabei gleichzeitig der stärkeren Integration der Sonderverwaltungszone Hongkong in die Volksrepublik China, auch wenn der Stadt selbst noch weitere 50 Jahre Autonomie und Wahrung der bestehenden Wirtschaftsordnung garantiert wurden. Eine integrative Infrastrukturpolitik trägt somit wesentlich dazu bei, den Unsicherheitsfaktor abzubauen und die Stabilität des Standorts zu gewährleisten. Darüber hinaus hilft sie bei der stärkeren Anbindung des Wirtschaftsraumes der VR China an seine südlichste Metropole mit dem über Jahrzehnte hinweg etablierten „kapitalistischen know-how“ einer *global city* mit internationalen *control and command*-Funktionen. Diese Anbindung wurde ebenso von Seiten Chinas durch seine massiven Investitionen in der Stadt forciert. Durch „Anzapfen“ des großen chinesischen Markts in einer Zeit, in der südchinesische Metropolen den Vorsprung Hongkongs noch nicht aufgeholt haben, sichert sich die Stadt wiederum auf Jahre hinaus weiterhin die Führungsrolle im chinesischen Städte-system.

Dies nicht zuletzt auch deswegen, weil selbst mit steigender westlich-kapitalistischer Orientierung und Bedeutung im Marktgeschehen südchinesische Städte wie Shanghai ihre allgemeine physische Unattraktivität als umweltbelastete Industriestädte mit schwarzem Regen sowie die wenig spektakulären naturräumlichen Gegebenheiten nicht leicht ausgleichen können. Es steht zu erwarten, daß sich die umsichtige Infrastrukturpolitik mit wirtschaftlicher und politischer Tragweite zusätzlich zu den massiven Investitionen der VR China in der Stadt auch nach der Wende als die wichtigsten Antriebskräfte einer dauerhaften Wachstumsdynamik erweisen werden. Dies selbst dann, wenn 25 Gesetze und Bürgerrechte zum Machtwechsel am 1. Juli 1997 laut *Tung Che Hwa*, Hongkongs neuem Verwaltungsdirektor, wegen des „Gleichgewichtes zwischen individuellen Rechten und dem Allgemeinwohl“ abgeschafft oder verändert werden. ■

Literatur

- Census and Statistics Department (Ed.): Hong Kong Social and Economic Trends. Hongkong 1995
Cheng, Y.S., and S.H. Lo (Eds.): From Colony to Special Administrative Region. Hongkong 1995
Chiu, T.N., C.L. So et al.: A Geography of Hong Kong. Hongkong 1986
Daryanani, R. (Ed.): Hong Kong 1995. Hongkong 1995
Emmons, Ch.F.: Hong Kong Prepares for 1997. Hongkong 1991
 Environmental Protection Department (Ed.): Environment Hong Kong 1995. Hongkong 1995
Gilley, B.: A Bridge Too Far. Far Eastern Economical Review vom 19.9.1996
 Hinge Marketing Ltd. (Ed.): Hong Kong – City of Vision (Ausstellungskatalog). Hongkong 1995
 Hongkong Government/Planning, Environment and Lands Branch (Ed.): The Shape of things to come. Hongkong 1995
Huang, C.: A Decade of Joint Ventures. In: Hongkong Standard vom 25.9.94

- Li, Si Ming*: The Changing Spatial Distribution of Hong Kong's Population – an Analysis of the 1991 Population Census. Asian Geographer 13 (1994) H. 1
Liu, A.: Academic Envisages Tale of Three Cities. In: Hongkong Standard vom 23.1.1995
McMillen, D.H. and Si-Wai Man (Eds.): The Other Hong Kong Report 1994. Hongkong 1994
 New Airport Projects Coordination Office (Ed.): Building for the Future. Hongkong (1995) H. 6
 Dass. (Hrsg.): Progress update. Hongkong (1995) H. 10
 Dass. (Hrsg.): New Issue 24. Hongkong (1996) H. 1
Reynolds, N.: Shenzhen Link with HK possible. In: South China Morning Post vom 29.9.1995
Skeldon, R.: Immigration and Emigration – Current Trends, Dilemmas and Policies. In: *D.H. McMillen and Si-Wai Man* (Eds.): The Other Hong Kong Report 1994. Hongkong 1994
Taubmann, W.: Weltstädte und Metropolen im Spannungsfeld zwischen „Globalität“ und „Lokalität“. Geographie heute 17 (1996a) H. 142
 Ders.: Greater China or Greater Hong Kong? GR 48 (1996b) H. 12, S. 688–694

Summary Changing "Global Cities": Hong Kong's New Challenges

by Werner Breitung and Rita Schneider-Sliwa

In July of 1997 the former British Crown Colony of Hong Kong will become an integral part of the People's Republic of China. The change of the political status also creates a new economic geography for the city. On the one hand, its economy taps the huge Chinese market, thus, it is expected that Hong Kong companies will prosper even more. On the other hand, the city will become part of the urban system of the People's Republic which is actively promoting other major cities such as Shanghai and Canton, and new economic enterprise zones. Subsidies to these urban areas may drain off some of Hong Kong's economic power. In addition, there remains a sense of uncertainty as to Hong Kong's long term future which causes many investors to focus on entirely different locations such as Singapore. As a global city, then, Hong Kong faces economic competition so far unknown. With this in mind the local planning community and public private partnerships began to invest massively in Hong Kong's infrastructure and the development of the New Territories in order to maintain the city's competitive position into the 21st century. This article portrays a global city's adaptation to new political and economic conditions.

Autoren

Studienrat **Werner Breitung**, geb. 1963.
 28–30 Bonham Road, Sheung Wan, Hongkong.
 Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte:
 Geographische Großstadtforschung,
 Stadtplanung und sozialräumliche Prozesse.

Prof. Dr. **Rita Schneider-Sliwa**, geb. 1953.
 Geographisches Institut der Universität Basel,
 Klingelbergstraße 16, CH-4056 Basel.
 Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte:
 Geographische Großstadtforschung, Stadtplanung
 und sozialräumliche Prozesse, Wirtschaftsgeographie,
 Regionalentwicklungen und Raumordnungspolitik.